



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **Neue Studien über Städtebau und Wohnungswesen**

Die Kleinwohnungen und das städtebauliche System in Brüssel und  
Antwerpen

**Eberstadt, Rudolf**

**Jena, 1919**

Zweiter Abschnitt. Die Brüsseler Anschlußgemeinden.

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-76025](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-76025)

suchten Bezirk je ein Beispiel einer befriedigend gehaltenen und einer unbefriedigenden Anlage. Ein erheblicher Teil der untersuchten Wohnungen gehört zu den unternormalen, wie sich dies schon aus dem bedeutenden Anteil der eine Armenunterstützung empfangenden Mieter ergibt; der Prozentsatz der Armengeldempfänger beträgt in den einzelnen Bezirken 10—16 % der Bewohner und steigt in zwei Bezirken auf 26 und 28 %, so daß es sich hier zum Teil um besonders geartete Verhältnisse handelt. Bei der Benutzung der Berichte ist dieser Umstand zu beachten.

Zu den neueren Abbruchsunternehmungen in den Kleinwohnungsbezirken vgl. Karl Spaeth, Die Umgestaltung von Alt-Brüssel, München-Leipzig 1914.

Die Wohnungsmieten in den innenstädtischen Kleinwohnungen zeigen, wie dies in der Großstadt selbstverständlich, erhebliche Abweichungen; doch lassen sich gewisse allgemeine Richtsätze angeben, wenn die unternormale Wohnung außer Betracht bleibt. Als Normalatz für die Kleinwohnung in den Arbeiterbezirken sind etwa 5 Frcs. Wochenmiete oder 25 Frcs. Monatsmiete = 260—300 Frcs. jährlich zu bezeichnen. Hierfür hat der Arbeiter ein Kleinhaus in den Wohngängen oder ein Wohngeschoß in einem Kleinwohnungsgebäude mit 2—3 Räumen. Kleinhäuser für zwei Familien werden zu 30—35 Frcs. monatlich vermietet, wobei der Inhaber das Erdgeschoß an einen Aftermieter zu etwa 15—20 Frcs. Monatsmiete abgibt. Abweichungen nach oben und unten finden sich je nach Lage und Beschaffenheit der Grundstücke, während in den neueren oder neu instandgesetzten Häusern die Mieten entsprechend höhere sind.

Die angegebenen Mieten beziehen sich auf die Zeit vor dem Kriege. Während des Krieges werden zum Teil wesentlich niedrigere Mieten gezahlt, die mitunter auf die Hälfte des Normalpreises ermäßigt sind. Öfter wurde auf die Frage nach der Miete geantwortet: wat wij kunnen geven — nach Möglichkeit. Daß die Mieten in den schlechtgehaltenen und unternormalen Behausungen auf erheblich niedrigere als die obigen Sätze sinken, bedarf nicht der Hervorhebung.

## Zweiter Abschnitt.

### Die Brüsseler Anschlußgemeinden.

#### A. Ältere und neuere Stadtanlage.

In dem die Stadt Brüssel umschließenden Ring von 13 Außengemeinden waren i. J. 1866 erst 139 406 Einwohner angesiedelt; bis z. J. 1912 ist die Zahl auf 582 233 gestiegen, hat sich also in vier-einhalb Jahrzehnten um mehr als das Vierfache vermehrt. Fast der ganze Bevölkerungszuwachs von Groß-Brüssel während dieses Zeit-

raums entfällt — da Inner-Brüssel eine nur unbedeutende Zunahme und neuerdings sogar einen Rückgang aufweist — auf das Außengebiet. Die Bebauung hat sich in diesen Städten differenziert; die Siedelungen der wohlhabenden Klassen erstrecken sich mehr in der Richtung nach Osten, während die Bezirke der Arbeiterwohnungen hauptsächlich in der westlichen Ausbreitung liegen. Die Bevorzugung des Ostens erklärt sich aus der Bodengestaltung; durch die östlichen Bezirke von Groß-Brüssel zieht sich von Laeken bis Ixelles eine Boden-erhebung, die der Besiedelung günstige Bedingungen und reizvolle landschaftliche Bilder bietet.

Die einzelnen Glieder dieser Städtegesamtheit von Groß-Brüssel haben nicht nur ihre politische, sondern lange Zeit hindurch auch ihre städtebauliche Selbständigkeit bewahrt. Die meisten der Außengemeinden, namentlich die größeren unter ihnen, besitzen eine eigene, auf eine längere Vergangenheit zurückgehende Entwicklung: sie sind erst neuerdings — städtebaulich auch heute nicht einmal vollständig — mit Inner-Brüssel zusammengewachsen. In vielen dieser Gemeinden finden wir einen selbständigen Stadtkern, eine ältere örtliche Bauweise, einen gesonderten Gegensatz zwischen der eigenen Stadtmitte und der Ausbreitung. In der neueren Entwicklung allerdings tritt dann das gleichmachende, allen Anschlußgemeinden gemeinsame System des Städtebaues hinzu, das für die gesamte Stadterweiterung von Groß-Brüssel während des jüngsten Abschnitts ausgebildet wurde.

Den Zeitpunkt des Übergangs im Bauwesen der Groß-Brüsseler Außengemeinden können wir etwa um d. J. 1875 ansetzen. Bis dahin entwickelten sich die Gemeinden in ihrer örtlichen, wenn auch durch die Nachbarschaft der Großstadt beeinflussten Bauweise; jenseits dieser Zeitgrenze setzt das neue Bausystem von Groß-Brüssel ein. Wir haben demnach in unserer Schilderung der Außengemeinden jeweils die ältere, auf frühere Abschnitte zurückgehende Siedelung zu unterscheiden von den später eingeführten Formen der Ausbreitung, die nach dem Neu-Brüsseler System erfolgte.

Die älteren Teile der Außengemeinden haben, wie bemerkt, ihre Eigenheiten hinsichtlich der Stadtanlage, der Bodenaufteilung und der Bauweise. Von einem weltstädtischen Zug ist hier nur wenig zu spüren. Städte wie Molenbeek und Cureghem, mit Rathaus, Markt und bürgerlichen Wohnhäusern, erwecken in ihrem Stadtkern eher die Erinnerung an eine rheinische Mittelstadt. Wohngebäude und Straßenanlage zeigen hier noch einfache, von den Ausstrahlungen der Großstadt nicht allzusehr berührte Verhältnisse. Die Kleinwohnungen befinden sich meist in dreigeschossigen Kleinwohnungsgebäuden; auch das zweigeschossige Kleinhaus ist vertreten in Nebenstraßen, deren Ausbau

etwa der Zeit um 1850/1860 angehören dürfte. Die Arbeiterwohnungen billiger Preislage, für die die Städte Molenbeek und Cureghem ein Hauptgebiet bilden, werden indes hauptsächlich in drei- bis viergeschossigen Mehrwohnungshäusern geboten. Insgesamt kommen für die billige Kleinwohnung nur die älteren Stadtbezirke in Betracht.

Die Aufschließungsform des Wohngangs ist hier öfter anzutreffen. Die Kleinwohnungsmieten in Molenbeek und Cureghem in den älteren Mehrwohnungshäusern sind niedriger als in Brüssel; die zweiräumige Kleinwohnung wird zu etwa 3,50 Frcs. wöchentlich = 182 Frcs. jährlich, im einzelnen auch billiger, abgegeben. Der Stockwerksbau ist in Molenbeek allgemein verbreitet; die Behausungsziffer von 9,72 ist, wie oben bemerkt, die höchste im Königreich Belgien.

Die den Brüsseler Boulevards im Nordosten unmittelbar vorgelegte Gemeinde St. Josse-ten-Noode ist mit ihrem Flächeninhalt von 113,4 ha die kleinste unter den Brüsseler Anschlußgemeinden. Ihr Gebiet, das die Ausmündungen und Fortführungen der Brüsseler Verkehrsstraßen vom Boulevard du Nord bis zur Loewenerstraße aufnimmt, ist vollständig ausgebaut. Die mit Läden und Kaffeehäusern besetzten Zugstraßen haben die viergeschossige Bebauung; in den Seitenstraßen hat sich indes immer noch das alte Einfamilienhaus erhalten. Das in einem weiten Halbkreis anschließende Schaerbeek, bevorzugt durch eine günstige Lage, hat unter allen Außengemeinden das stärkste Wachstum erfahren und seine Bevölkerung von 18 710 Einwohnern i. J. 1866 auf 90 231 i. J. 1912 gesteigert. Die älteren Stadtteile und die bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts vorgenommenen Stadterweiterungen machen in ihrer Anlage wiederum eher den Eindruck einer selbständigen Mittelstadt und erscheinen scharf abgegrenzt gegenüber der Neu-Brüsseler Bauweise des jüngsten Zeitabschnitts. In den zentralen Lagen findet sich die viergeschossige und fünfgeschossige Bebauung; in den älteren Wohnbezirken überwiegt das dreigeschossige Bürgerhaus. Der Bebauungsplan der im 19. Jahrhundert bis zum Eintritt der jüngsten Phase angelegten Bezirke hält sich streng an das Rechteckschema; ohne Rücksicht auf die Geländegestaltung und die Höhenunterschiede werden Baublock und Straßennetz durchgeführt. Die Wohnbauten dieses Zeitabschnitts kennzeichnen sich indes durch eine erfreuliche Einfachheit, die sich von der Unruhe der neuesten Bauformen in wohlthuender Weise abhebt. In der Gemeinde Laeken, der von Leopold II. begünstigten Residenz, liegen die älteren Kleinwohnungsbezirke unweit des Stadthauses. Das kleine Einfamilienhaus ist hier noch öfter zu finden.

Erwähnenswert sind die seitens der Stadtverwaltung von Laeken um 1880 in der Petite Rue Verte in zentraler Lage angelegten Arbeiterwohnungen. Die Kleinhäuser, in Reihenhausform erbaut, enthalten im Erdgeschoß zwei Zimmer, im Obergeschoß ebenfalls zwei Räume und sind mit einem für

den Gemüsebau einer Familie hinreichenden Garten versehen. Die Miete beträgt 21 Frs. monatlich; die Kleinhäuser sind stark gefragt, und die Bewerber müssen sich durch Vormerkung einschreiben lassen. — Die neuen Gemeindebauten in der Rue Victor Mabile sind im System des viergeschossigen Mehrwohnungshauses erbaut, bieten gut angelegte Wohnungen von vier Räumen mit Querlüftung, entbehren indes des Wirtschaftsgartens.

Das im Süd-Osten nächst dem Jubelpark an Brüssel angrenzende Etterbeek erstreckt sich in landschaftlich und städtebaulich günstiger Lage über einen Teil des Höhenrandes von Groß-Brüssel. Das Wachstum der Gemeinde, die i. J. 1866 noch 4611 Einwohner, i. J. 1912 dagegen 34557 Einwohner zählte, ist ein sehr rasches gewesen. In den älteren Stadtteilen zeigt sich die überlieferte Bauweise des kleinen Einfamilienhauses. Die nach Süden und Westen anschließenden Gemeinden Ixelles — mit einer gemischten Bebauung — und St. Gilles schließen den Ring der Städte, die um die Brüsseler Innenstadt gelagert sind und denen sich ein zweiter Kranz von Außengemeinden angliedert.

Mit der mehr als bescheidenen Zahl von insgesamt 140000 Einwohnern, zumeist auf Kleinstädte und Landwirtschaft treibende Vororte verteilt, treten die Randgemeinden von Groß-Brüssel i. J. 1866 in die neue Entwicklung ein. Bescheiden waren auch die städtebauliche Anlage und das Straßensystem. Innerhalb der Ortschaften selber bestanden teils die einfachen Aufschließungsformen, teils das übliche schematische Straßennetz des 19. Jahrhunderts; die Verbindungen zur Innenstadt waren hergestellt durch die ausstrahlenden alten Torstraßen. Das Einfamilienhaus und das kleine Mietshaus bildeten die allgemeine Bauform auf dem billigen Boden, den nur der Fleiß und die Gartenbaukunst der Bewohner bei intensivem Landbau zu höherem Werte brachten. Die Wandlung, die sich während des jüngsten Zeitabschnitts vollzogen hat, zählt zu den weitgehendsten, die eine neuere Großstadt aufzuweisen hat. Das heutige Groß-Brüssel ist vor allem die Stadt der großen Avenuen, der Prachtstraßen und des kostspieligen Straßenbaues. Der „Kultus der Straße“ ist hier in der vollendetsten Weise und mit den größten Mitteln durchgeführt. Die Folgen für die Siedlungsweise, den Häuserbau und die Bodenpreise sind mit Notwendigkeit eingetreten.

Wir haben zuvor gesehen, daß es sich bei den Groß-Brüsseler Aufteilungsformen nicht um ein schlechthin neues und nicht um ein selbständiges System handelt (s. oben S. 6). Die Grundelemente und Grundgedanken als solche gehen auf ein ehrwürdiges Alter zurück; die neuere Systematisierung dagegen wurde in Paris zur Ausbildung gebracht. Die Bestandteile, aus denen sich die Anlage des neuen Stadtgefüges zusammensetzt, sind durchaus international. Die allgemeine Auffassung vom Städtebau und Straßenbau entsprach den herrschenden

Anschauungen des Zeitalters und würde sich in den Einzelplanungen auch ohne das Eingreifen einer bestimmten Stelle geltend gemacht haben. Immerhin ist das heutige Groß-Brüssel, als Einheit betrachtet, eine eigene Schöpfung der Regierungszeit Leopolds II. und die Durchführung ist zu einem erheblichen Teil das unmittelbare Werk des Königs. Der Versuch scheint angebracht, die Absichten darzulegen, die den König bei seinem Vorgehen geleitet haben.

Unsere voraufgehende Schilderung der älteren Teile der Brüsseler Vororte hat gezeigt, wie wenig diese Gemeinden auf die neue, seit 1865 und namentlich seit 1870 einsetzende Entwicklung vorbereitet waren. Die Zersplitterung unter den 13 Außengemeinden war eine vollständige; die Bebauungspläne wurden aus örtlichen Gesichtspunkten und nach dem örtlichen Bedürfnis festgesetzt. Der weite Blick des Königs zeigte sich darin, daß er von Anfang Groß-Brüssel als eine Einheit erfaßte und den Mangel an zusammenwirkender Leitung des Planungswesens erkannte. Bei der politischen Selbständigkeit der Einzelgemeinden war eine unmittelbare Einflußnahme auf die Bebauungspläne nicht erreichbar. Eine Handhabe des Eingreifens bot sich indes in der Bestimmung des belgischen Enteignungsgesetzes, das die Ausübung der bedeutsamen gemeindlichen Befugnis der Enteignung von Baugelände an den Vorbehalt der königlichen Genehmigung knüpft. Die Ermächtigung wurde allgemein nur erteilt, wenn in den Bebauungsplänen des zu enteignenden Gebietes die Wünsche des Königs Berücksichtigung fanden. Da die Groß-Brüsseler Gemeinden die Stadterweiterung in großem Umfang im Wege der Enteignung des Ausbreitungsgeländes vornahmen, wurde auf diesem Wege eine weitgehende Vereinheitlichung der Planungsgrundsätze tatsächlich erzielt.

Der König war der durch die Praxis vollauf bestätigten Meinung, daß durch die Festlegung des Aufteilungssystems für die hauptsächlich Straßenzüge und die wichtigsten Bezirke auch die Erschließung der angrenzenden Geländeflächen in den gleichen Formen erfolgen und sich den gleichen Planungsgrundsätzen anpassen würde. Waren die Grundlinien der großen breiten „Avenues“ gegeben, so folgte von selbst die Zusammenziehung des Straßensystems zu dem beliebten Straßenstern, auf dessen Kreisfläche sechs oder acht Straßen einmünden. Leopold II. war — hierin der echte Bekenner des im 19. Jahrhundert auf die Spitze getriebenen Dogmas — ein unbedingter Bewunderer der selbständigen Schönheit der Straße. Die breite, weit ausgedehnte Straße an sich war schön; sie war Selbstzweck und wurde um ihrer selbst willen allgemein angelegt. Auf die städtebauliche Leistung und das Bedürfnis wurde weniger geachtet; in noch geringerem Maße aber wurden die wirtschaftlichen Wirkungen berücksichtigt.

Den hohen Verdiensten des Königs in der Entwicklung von Groß-Brüssel stehen nun die Fehlwirkungen des angewandten Systems gegenüber. Die notwendigen Folgen für die Gestaltung der Bodenwerte und der Bauweise hat man sich bei den Groß-Brüsseler Planungen schwerlich gegenwärtig gehalten und es scheint, daß man sie noch heute nicht gern anerkennt. *Le Roi a voulu la grande artère; mais il n'a pas voulu la rue coûteuse*, erklärte mir ein zu dem Vertrautenkreis des Königs Leopold II. zählender Beamter. Ursache und Wirkung sind hier indes in keiner Weise zu trennen; große Prachtstraßen und kostspieliger Straßenbau sind eines und dasselbe. Die außerordentlichen Aufwendungen für das Straßensystem zeigen sich unmittelbar bei dem Bodenpreis in der Spannung der Preise für Rohland und für baureifes Gelände; sie zeigen sich ferner in der Bautätigkeit und in der später zu erörternden städtebaulichen Sonderbesteuerung des Bodens. Allerdings ergibt sich aus den obigen Worten, daß — was übrigens nicht der Betonung bedarf — eine besondere Absicht der Bodenverteuerung nicht bestanden hat; es bestätigt sich uns nur, daß in Groß-Brüssel, ganz wie es anderwärts der Fall war, die Zusammenhänge zwischen dem System der Bodenerschließung und der städtischen Bauweise nicht in Betracht gezogen wurden.

Wenn hier der Einfluß des Königs in den Vordergrund geschoben wird, so soll damit der Anteil der einzelnen, in der Groß-Brüsseler Stadtplanung tätigen Architekten nicht geschmälert werden. Die Ausarbeitung der Pläne im einzelnen ist das Werk der örtlichen Baumeister, und als solches wird es von uns in den folgenden Erörterungen behandelt werden. Dagegen wird man — und dies entspricht auch der Auffassung der belgischen Fachkreise — in dem König Leopold die treibende Kraft bei der Neugestaltung von Brüssel anerkennen müssen.

Die Grundform der Stadtanlage und Stadterweiterung von Groß-Brüssel ist eine durchaus konzentrische, wie dies den im 19. Jahrhundert im festländischen Städtebau allgemein befolgten Anschauungen entspricht. Die städtische Ausbreitung vollzieht sich durch Ansetzung von neuen Ringen oder Herumlegung von Gürteln. Auf die Ausarbeitung der Ausstrahlungslinie — der für die großstädtische Entwicklung wichtigsten und natürlichen Grundrichtung — wird ein weit geringerer Wert gelegt<sup>1)</sup>. Die neuere Planung von Groß-Brüssel hat nur in einzelnen Fällen Ausstrahlungsstraßen neu angelegt oder in ihrer Leistungsfähigkeit verbessert. Die großen Mittel wurden vielmehr vorzugsweise für das System der Ringstraße und Gürtelstraße aufgewendet; gerade für die Anlegung von Wohnstadtteilen wurde die äußerste

1) Über die Grundformen der Stadtanlage vgl. Handbuch des Wohnungswesens, 4. Aufl., IV. Teil, 1. Abschnitt.

Straßenübertreibung — Avenuen und Boulevards von 30 bis 40 m Breite — bevorzugt.

Den Abschluß der Gesamtplanung von Groß-Brüssel bildet das Boulevard de Grande Ceinture, ein gewaltiger Ringstraßengürtel, der in weitem Außenkreise das Gelände der Gesamtstadt umzieht. Diese Leviathanstraße, wie ich sie wohl nennen darf, i. J. 1918 erst bis über die Hälfte ihres Umfangs vollendet, wird nach ihrer Fertigstellung die ungewöhnliche Ausdehnung von 45 km umfassen; der Straßenkörper — Fußsteige, doppelte Fahrbahnen, Reiterpfad, Mittelpromenade enthaltend — hat eine Breite von 40 bis 42 m. Dem Plan der Anlage, deren Urhebererschaft auch hier dem König Leopold zukommt, liegt der Gedanke zugrunde, eine breite Parkstraße rings um Groß-Brüssel zu führen und durch sie die einzelnen Parks des Außengebiets zu verbinden. Der erste Teil des großen Unternehmens wurde bei dem Bois de la Cambre begonnen; der Ring-Boulevard führt von hier nächst dem Jubiläumspark vorbei und steigt nach dem landschaftlich schönsten Teil des auf Schaerbeeker Gebiet gelegenen Höhenzugs, wo der Josaphat-Park berührt und weiterhin der Anschluß an die Gärten von Laeken gewonnen wird. Die Gürtelstraße stellt vom Standpunkt der Ingenieurkunst eine bedeutende Leistung dar. Namentlich der auf dem Schaerbeeker Höhenrand geführte Abschnitt, ein Werk des Oberingenieurs P. Christophe, kennzeichnet sich als eine technisch hervorragende, monumental ausgestaltete Anlage, bei der die Aufgabe zu lösen war, zwei ältere Torstraßen, die Helmeter und Haechtsche Landstraße, unter dem breiten Boulevard hindurchzuleiten. Über die städtebaulichen und siedelungstechnischen Wirkungen der Gürtelstraße wird im nächsten Abschnitt zu sprechen sein.

Zu den von König Leopold angeregten Parkstraßen — genauer Park-Verbindungsstraßen — zählt die Avenue de Tervueren, die im Gegensatz zu der großen Gürtelstraße, als Ausstrahlungsstraße, vom Jubiläumspark in Brüssel ausgehend, nach Osten in geradliniger Richtung bis zu dem bis 9,8 km entfernten Park von Tervueren geführt ist. In dem ersten Abschnitt hat die Avenue eine Breite von  $57\frac{1}{2}$  m, der beiderseits noch Vorgärten von je  $9\frac{1}{2}$  m Tiefe hinzutreten, so daß sich ein Gebäudeabstand von  $76\frac{1}{2}$  m ergibt. In ihrem weiteren Verlauf berührt die Parkstraße, der von hier ab eine wechselnde, immer aber stattliche Breite gegeben ist, eine Reihe öffentlicher Gärten, Anlagen und Waldungen, um mit dem großen Park von Tervueren ihr Endziel zu erreichen.

Die Literatur über die von König Leopold geplanten Park- und Gürtelstraßen ist spärlich. Zu erwähnen sind die Berichte der Administration des Ponts et Chaussées, abgedruckt in den Veröffentlichungen der Exposition

Internationale de Bruxelles 1910. Die obigen Angaben sind den Berichten über die Boulevards Lambertmont und Smet de Naeyer (Teilstrecken des Boulevard de Grande Ceinture) und der Avenue de Bruxelles à Tervueren entnommen. Vgl. ferner P. Christophe, Le Parc de Tervueren in *Annales des Travaux Publics de Belgique*, Februar 1913, S. 3 f.

### B. Geländeaufteilung und Straßenbau.

In den durch die ältere Stadtanlage und die neue Stadterweiterung geschaffenen Rahmen hatte sich die Bodenentwicklung des jüngsten Abschnitts in den einzelnen Gemeinden einzufügen. Die älteren Aufteilungsformen waren überholt und kamen nicht weiter in Frage; bei den neueren waren die allgemeinen, zuvor erörterten Grundlinien gegeben, die zu einer weitgehenden Gleichmacherei der Groß-Brüsseler Planungen führten. Allerdings bleiben zwischen den einzelnen Gemeinden noch örtliche Unterschiede bestehen; doch ergeben sich diese hauptsächlich aus der beruflichen und sozialen Stellung der Bewohnerschaft des betreffenden Bezirks, indem einzelne Gebiete mehr von der wohlhabenden Bevölkerung, andere dagegen von der mittleren Klasse und dem Arbeiterstande aufgesucht werden und hierdurch ein bestimmtes Gepräge erhalten.

Die beifolgende Abb. 10 zeigt eine neuere Aufteilung, bei der wir die bautechnischen und wirtschaftlichen Einzelheiten der Anlegung von Wohnbezirken in Groß-Brüssel beobachten können. Es wurde von mir Wert darauf gelegt, ein Beispiel zu wählen, das mit Bezug auf den Straßenaufwand noch als maßvoll gelten kann und in dieser Hinsicht erheblich unter dem Durchschnitt der in anderen Stadtteilen gestellten Ansprüche steht. Es handelt sich um die Aufschließung von Wohngebänden; Geschäftshäuser, Läden, Kaffeehäuser fehlen in dem Plangebiet so gut wie vollständig. Der durchweg festgehaltene Typus ist das überlieferte Dreifensterhaus mit einer Grundstücksbreite von  $5\frac{3}{4}$  m bis  $6\frac{1}{4}$  m und 20 bis 25 m Tiefe. Für diese dem Kleinhaus entsprechenden Abmessungen wird das teuerste Straßennetz, mit kostspieligster Steinpflasterung in den Nebenstraßen, angelegt. Das durch den Bezirk in einer Breite von 30 m geführte Boulevard hat keinerlei größere verkehrstechnische Bedeutung; ein Durchgangsverkehr besteht hier nicht und ist auch bei späterer Entwicklung nicht zu erwarten. An dem Straßenstern erweitert sich die Breite des Boulevard auf 75 m.

Hinsichtlich der Architektur ergibt sich aus dem Aufteilungssystem eine vollständige Geschmacksverirrung. Die „imposante“ Straßenanlage verlangt als Ergänzung die monumentalen Bauformen; der einzelnen Kleinhausbaustelle von 6 m Breite fehlen hierfür die Voraussetzungen. Die Zusammenfassung der Einzelgrundstücke zu einer einheitlichen

Blockfront wird selten angewandt; vielmehr bleibt es dem Grundbesitzer überlassen, nach seiner Neigung zu bauen. Das Ergebnis ist ein recht unerfreuliches. Das Einzelgrundstück verschwindet in der anspruchsvollen Straßenanlage; der Eigentümer oder sein Baumeister versucht deshalb, sich durch die Bauart bemerkbar zu machen und in dem Massenkomplex hervorzutreten; ein Bestreben, das meist zur Originalitätssucht und zu schlechten Bauformen führt. Der Gesamteindruck der Straße ist ein unbefriedigender.

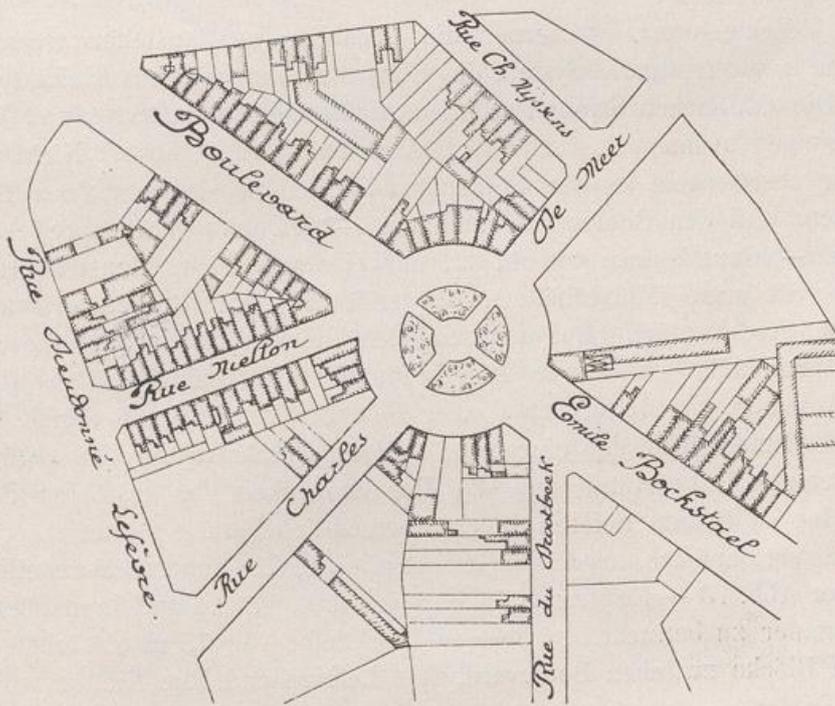


Abb. 10. Geländeaufteilung in der Stadterweiterung Laeken. Durch freundliche Vermittlung der Gemeindeverwaltung Laeken.

Allgemein ungünstig sind die Wirkungen des Straßensystems in wirtschaftlicher Beziehung. Die Erhöhung des Bodenpreises durch die Kosten der Straßenanlage ist eine außerordentliche. Für die Grundstücke an den Boulevards ergibt sich durch den Straßenbau eine Belastung, die etwa 12—14 Frcs. für den Quadratmeter Baugelände ausmacht. Aber auch für die anschließenden Seitenstraßen, die mit kostspieliger Pflasterung ausgestattet sind, ist bei der geringen Tiefe der Baustellen der Betrag, der auf den Quadratmeter Bauland entfällt, nicht viel geringer und beläuft sich auf 9 bis 10 Frcs. für den Quadratmeter. Diese Aufschließungskosten stellen das weitaus stärkste Element im Brüsseler Baulandpreis dar, der hierdurch auf eine vollständig veränderte

Preislage hinaufgeschoben wird. In den Stadterweiterungsbezirken von Gent wird die fertige Baustelle für den Betrag geliefert, der in Brüssel lediglich an Straßenbaukosten zu zahlen ist. Bei der Verteuerung des Bodenpreises durch die Aufschließungskosten hat es indes nicht sein Bewenden; vielmehr wird hierbei der Boden allgemein auf einen höheren Preisstand getrieben, indem sich an den ersten durch das Parzellierungssystem bewirkten Aufschlag erfahrungsgemäß die weitere Aufwärtsbewegung durch die Betätigung der Bodenspekulation und des Bodenhandels anschließt.

Beachtenswert ist ferner die Technik des Baustellenzuschnitts, für die das angewandte System des Straßenschemas das unvorteilhafteste ist. Die zahlreichen Straßen schaffen an ihren Einmündungen und Verzweigungen ausnahmslos schlecht geschnittene Grundstücke. Nicht viel besser aber ergeht es den Reihengrundstücken in den einzelnen Baublöcken. An den Boulevards entstehen — bei einer Straßenbreite von 30 m — Grundstücke von 17 m, teilweise von 11 m Baustellentiefe, gewiß ein arges Mißverhältnis, das sich bei dem Straßenstern noch weiter verschlechtert. Bei den schmalen Blöcken ist der auf die einzelne Baustelle entfallende Anteil für die Straßenkosten ein übermäßig hoher; verbreitert man aber den Blockumfang, so ergibt sich für die Innenfläche der einzelnen, schlecht geschnittenen Grundstücke eine starke Entwertung, und die Verwendbarkeit des kostbaren Baugeländes ist in den tieferen Blöcken wesentlich herabgesetzt.

Es verlohnt sich, aus diesen Gesichtspunkten die Grundstückseinteilung unserer Abb. 10 — Eckgrundstücke, Reihengrundstücke und Innenflächen — genauer zu betrachten. Bei den Blocktiefen von 75 m entstehen — s. die Blöcke zwischen Boulevard, Rue Lefèvre und Rue Nielton, sowie Rue Nijssens — ungünstig gelegene Innenflächen, deren bauliche Ausnutzung durch Hintergebäude erfolgen muß. Auch bei den übrigen Blöcken zeigt es sich, daß mit der Vergrößerung der Blocktiefe der Baustellenzuschnitt und die Verwertbarkeit des Geländes sich immer unvorteilhafter gestalten. Wir haben oben S. 5 darauf hingewiesen, daß die Auffassung von Karl Buls, die Planung in der Stadterweiterung werde nur vom Standpunkte des Geländeverkaufs vorgenommen, einer erheblichen Einschränkung bedarf. Das vorliegende, dabei noch maßvolle Beispiel bestätigt die Richtigkeit dieses Einwandes. Der übliche Schematismus des Straßennetzes und des Baustellenblocks ist gerade nach der wirtschaftlichen Seite für die Anlegung von Wohnbezirken vollkommen untauglich und den Grundbesitzer-Interessen abträglich. Die Anwendung der wohnbaumäßigen Erschließung würde dem Grundbesitz eine weit vorteilhaftere Verwertung seines Geländes gewährleisten.

Über die Praxis und die Maßnahmen der wohnbaumäßigen Aufteilung vgl. Handbuch des Wohnungswesens, 4. Aufl., IV. Teil.

Andere Bezirke von Groß-Brüssel zeigen in ihren Straßenanlagen einen noch viel weitgehenderen Aufwand als das Beispiel unserer Abb. 10. Unter den Außengemeinden tritt in dieser Beziehung namentlich die Stadt Schaerbeek hervor; die Straßenübertreibung ist hier — und zwar in den Wohnbezirken — geradezu zum System erhoben. Straßen, die gänzlich verkehrlos sind und in denen sich künftig kein Verkehr entwickeln kann, ist eine Breite von 35 m und darüber gegeben; allgemein kommt der Straßenkultus zum Ausdruck, der die Schönheit einer Straße in ihrer übermäßigen Breite erblickt. In diese, jeden Maßstab vernichtenden, gestaltungslosen Flächen werden Wohngrundstücke von 6 m Baustellenbreite hineingestellt. Der Eindruck solcher Straßenzüge — als Beispiel sei etwa die Avenue Eugène Demolder erwähnt — ist nach der architektonischen Seite im allgemeinen ein ungünstiger. Gewiß begegnet man immer wieder Bauausführungen, die eine hohe Künstler-schaft des Urhebers bezeugen und in der Formgebung wie in der Materialbehandlung gleich vorbildlich gelten dürfen. Aber die Haupt-masse der neuen Privatbauten macht einen unbefriedigenden Eindruck; in ihnen zeigt sich eine Auffassung, die — ein keineswegs nur der belgischen Kunst eigentümlicher Zug — unbeherrschte Unruhe für Kraft und Aufdringlichkeit für Individualität nimmt.

Betrachtet man den Groß-Brüsseler Bebauungsplan als Ganzes, so wird man den von Karl Buls ausgesprochenen Vorwurf der „Monotonie“ im allgemeinen gerechtfertigt finden. Wiederum zeigt sich hier die grundlegende Bedeutung des Bebauungsplanes für die architektonische Gestaltung der Stadt; denn die „Eintönigkeit“ der neuen Stadtteile ergibt sich nicht aus den einzelnen Bauwerken — die sich fürwahr genug um „Polytonie“ bemühen — sondern lediglich aus der Straßen-anlage. Bei aller Vorliebe für Prachtentfaltung und Aufwendung großer Mittel sind doch die städtebaulichen Schöpfungen von künstlerischer Eigenart in der Stadterweiterung nicht allzu häufig anzutreffen; gewiß weniger häufig als auf dem vergleichsweise engen Raum der Innenstadt. Sicherlich finden wir auch in den Außengemeinden Anlagen, die der Stadt zur Zierde gereichen und sich dem Gedächtnis einprägen. Im allgemeinen aber herrschen in den Bebauungsplänen die Einförmigkeit und ein Mangel an selbständigen künstlerischen Gedanken, der sich vielfach zur Schablone steigert.

Auffällig erscheint hierbei die Vernachlässigung der Ausnutzung der natürlichen Schönheiten des Geländes, an denen Brüssel doch über-reich ist, und die Nichtbeachtung der Höhenunterschiede, die für die

städtebauliche Wirkung von wesentlicher Bedeutung sind. In zahlreichen Bezirken sind die Straßen in gerader Richtung den Berg hinauf oder hinunter geführt, ohne Rücksicht auf die Geländegestaltung. Der Mangel der Anpassung an das oftmals bedeutende Gefälle des Bodens ist verkehrstechnisch ebenso fehlerhaft, wie die Gleichgiltigkeit gegenüber den Geländeunterschieden einen ästhetischen Mangel bedeutet. Die Bebauungspläne dieser Gattung scheinen am Reißbrett entworfen zu sein, ohne daß der Planbearbeiter es der Mühe wert hielt, das von ihm aufzuteilende Gelände überhaupt zu besichtigen, ja auch nur eine Vorlage mit eingezeichneten Höhenkurven zu Rate zu ziehen. Er ging mit seinen Straßenlinien gerade durch, und seinem Ehrgeiz war offenbar Genüge getan, wenn es ihm geglückt war, eine Anzahl seiner imposanten Straßenzüge auf einen „Straßenstern“ zusammenzuziehen. Der Straßenstern mit seinen sechs oder acht zusammenlaufenden Straßen und seinen spitzwinkelig geschnittenen Grundstücken ist der immer von neuem wiederholte Haupteffekt der Brüsseler Bebauungspläne, dem zweifellos eine besondere Wirkung innewohnen muß. Wie die Festungsbaumeister des 16. und 17. Jahrhunderts ihren geometrischen Straßenfiguren durch Anwendung einer Zahlensymbolik die höhere Weihe verliehen, so scheint der Neu-Brüsseler Baumeister des Glaubens zu sein, daß von dem Straßenstern eine mystische Ausstrahlung städtebaulicher Schönheit ausgehe.

Wenn die aus den Hauptstraßen abzweigenden Seitenstraßen, denen es an jedem Verkehr fehlt, mit dem einer stark belasteten Verkehrsstraße angemessenen Steinpflaster ausgestattet sind, so haben sie doch auch dem Freunde des „Großstadtgrüns“ etwas zu bieten. Die Straßen, auf deren breitem Fahrdamm sich nicht allzu häufig Fuhrwerke bewegen, haben nämlich einen reichlichen Graswuchs aufzuweisen, der zwischen dem Steinpflaster emporschießt. Während der letzten Jahre mag das Straßengras üppiger gewuchert haben, da die Arbeitskräfte zu seiner Beseitigung fehlten; indes ergibt sich wohl auch aus dieser Besonderheit, daß die Natur der Wohnstraße, trotz aller Fehler in der Anlage, sich immer wieder durchsetzt und daß auch für sie der alte Satz „tamen usque recurret“ seine Geltung hat.

Die Bestrebungen, Grünanlagen in die Steinmassen der Großstadt hereinzuziehen, sind zweifellos freudig zu begrüßen. Ob indes das in Groß-Brüssel befolgte Vorgehen das richtige und zweckentsprechende ist, mag zweifelhaft erscheinen. Die Verteilung der Grünflächen hängt auf das engste zusammen mit dem in Brüssel angewandten System der konzentrischen Stadtanlage (oben S. 38), dem ich für die Aufgaben der modernen Stadterweiterung den Grundsatz der radialen Stadtanlage und der Keilführung der Grünflächen entgegengestellt habe. Ein großer Aufwand an Geländefläche und an Kosten ist in Brüssel für die Schaffung der überbreiten Avenuen verbraucht worden; gleichwohl ist ein entsprechender Erfolg für das Erholungsbedürfnis der Bevölkerung kaum

oder nicht in zureichender Weise erreicht worden. Auch die jüngste der in Brüssel entwickelten Formen, die Parkverbindungsstraße, wird in dieser Beziehung manchen Einwendungen unterliegen.

Die breite Avenue beruht auf der Vereinigung des großstädtischen Fahr- und Reitverkehrs, des Fußgängerverkehrs und der Grünpflanzung. Dieser Zusammenschluß ist im allgemeinen angebracht für die Innenstadt: er ist indes nicht immer empfehlenswert für die Stadterweiterung und die Außenbezirke. Auch in dieser Einzelheit zeigt es sich, daß die neuen Systeme in der Innenstadt entwickelt und ohne Beachtung der gegensätzlichen Voraussetzungen auf die Stadterweiterung übertragen worden sind (oben S. 4). Fußgängerverkehr und großstädtischer Fahrverkehr bleiben in der Innenstadt im allgemeinen verbunden, jedoch auch hier nicht durchweg, sondern nur unter bestimmten Bedingungen. Wir können hierfür die Regel aufstellen: der Fußgängerverkehr folgt den Schaufenstern. Durch die Schaufensterlinie — Läden, Kaffeehäuser usw. — wird der innenstädtische Verkehr angezogen; wo dieser Anreiz wegfällt, versiegt oder zerteilt sich der Verkehrsstrom auch in der Innenstadt, oftmals in einer geradezu plötzlichen Unterbrechung.

Für die Außenbezirke dagegen ist die Verbindung der verschiedenen Verkehrsgattungen nur in einzelnen Fällen gegeben, wo ähnliche Voraussetzungen wie in der Innenstadt — Anziehungspunkte für die Fußgänger — vorhanden sind. Im übrigen aber streben hier Fußgängerverkehr und Fahrverkehr grundsätzlich auseinander; namentlich ist dies bezüglich des Erholungs- und Ausflugsverkehrs der Fall. Allgemein können wir die Wahrnehmung machen, daß der Erholungsverkehr, wo sich ihm die Möglichkeit bietet, einen von dem Fahrverkehr getrennten Weg aufsucht und gern einen abseits gelegenen Pfad benutzt; aus guten Gründen. Auch die beste Straßenteerung kann dem Fußgänger keinen hinreichenden Schutz gegen die Belästigung durch Auto, Fuhrwerk und Reiter, gegen Benzingeruch und Staubentwicklung, gewähren. Wo große Mittel zur Verfügung stehen, empfiehlt sich somit nicht der Zusammenschluß der verschiedenen Verkehrsarten zu Straßen von außerordentlicher Breite; zweckdienlicher erscheint vielmehr die Trennung der Verkehrsgattungen und die Anlegung eines gesonderten, dem Erholungsverkehr dienenden Promenadenwegs.

Namentlich dürfte die Anlegung des Promenadenwegs an landschaftlich bevorzugten Stellen und für die Parkverbindungswege angezeigt und der überbreiten kombinierten Verkehrsstraße vorzuziehen sein. Der Promenadenweg kann, was kaum der Hervorhebung bedarf, einseitig oder je nach Anlegung zweiseitig mit Wohngebäuden besetzt und nach Art der Wohnstraßen mit einer dem Bedürfnis der Anwohner dienenden Zufahrt versehen sein.

### C. Die Hausformen.

Mit der Durchführung des neuen Systems der Geländeerschließung gingen die Umänderungen in der Groß-Brüsseler Siedlungsweise parallel. Während äußerlich zumeist die überlieferte Baustellenbreite von 6 m beibehalten wurde, vollzog sich die innere Umgestaltung des Eigenhauses zu einem Mehrwohnungshaus für 2, 3 oder 4 Familien. Die natürliche Folgewirkung der hohen Straßenbaukosten, das Hinzutreten der spekulativen Steigerung und der steuerlichen Belastungen trieben die Bodenpreise auf eine Höhe empor, die in den Neubaubezirken die Beibehaltung des Einfamilienhauses allgemein unmöglich machte. Als meist angewandte Hausform verbreitete sich die *maison de rapport*, das Zinshaus, in dem der Eigentümer sich eine Wohnung vorbehält, während er die übrigen Geschosse vermietet.

Der Bodenpreis hat sich in der Stadterweiterung von Groß-Brüssel in ziemlich raschem Vordringen zu seinem neuen Stand entwickelt. Während der neunziger Jahre war eine Reihe großer Unternehmungen im städtischen Ausbreitungsgebiet in Angriff genommen worden; seit 1900 wurde namentlich der Bau der Prachtstraßen in großem Maßstab gefördert; die Geländeerschließung in den Gemeinden der Stadterweiterung und die Anlegung von Neubaubezirken nach den neuen städtebaulichen Grundsätzen wurden allgemein in großem Umfang betrieben. Bis z. J. 1900 war die Entwicklung der Bodenpreise in der Stadterweiterung eine stetige geblieben; für Rohland wurden damals in den Außengemeinden vielfach 5 Frcs. für den Quadratmeter, für die Baustelle beim Eigenhausbau 10 Frcs. für den Quadratmeter gezahlt.

Einen bemerkenswerten Beitrag für die Zusammenhänge von Bodenpreis und Bautätigkeit geben die Berichte der Arbeiterwohnungsgesellschaft (*Société anonyme d'habitations ouvrières*) in Etterbeek, die nicht selber baut, sondern Darlehen für den Wohnungsbau vermittelt. Von 1892 bis 1905 ist die Tätigkeit der Gesellschaft Jahr für Jahr eine nicht unbedeutende; mit dem Jahre 1905 dagegen gehen die Umsätze rasch zurück; in d. J. 1910 und 1911 findet nur noch je ein, i. J. 1912 kein Abschluß mehr statt. Die gezahlten Bodenpreise ergeben sich aus folgender Übersicht:

(Siehe Tabelle S. 47.)

Die Gesellschaft bevorschußt satzungsgemäß nur Einfamilienhäuser im Kostenwert bis 7500 Frcs.; den Stillstand der Beleihungen erklärt der Bericht der Gesellschaft dadurch, daß infolge des Steigens der Bodenpreise und der Baukosten die Errichtung solcher Kleinhäuser innerhalb des Bereichs von Groß-Brüssel seit 1905 immer schwieriger wurde. — Die Gesellschaft Foyer Schaerbeekois hat noch 1903 Baugelände für Kleinhäuser mit 5 Frcs. für den Quadratmeter abgegeben; vgl. Neue Studien, Bd. I, S. 76.

Auch in der Gegenwart ist der Bodenpreis in Groß-Brüssel noch nicht völlig ausgeglichen. Die Spannung zwischen Rohland und fertiger

Tabelle 1.

Jahr	Anzahl der Abschlüsse	Durchschnittlicher Preis für 1 qm bei Grundstücken	
		innerhalb der Siedelungs- gesamtheit (Agglomération) Groß-Brüssel Fres.	in halbländlichen Bezirken und auf dem Lande Fres.
1892	18	5,33	1,15
1893	35	10,91	0,94
1894	24	8,71	0,81
1895	28	10,40	1,84
1896	15	11,02	1,33
1897	26	8,64	1,70
1898	24	12,0	—
1899	14	9,5	—
1900	12	11,4	1,90
1901	12	11,85	—
1902	20	9,6	4,0
1903	18	10,2	0,33
1904	13	10,1	—
1905	6	12,6	—
1906	5	13,5	3,59
1907	7	10,1	—
1908	6	10,3	3,55
1909	5	7,5	—
1910	1	—	—
1911	1	—	—

Baustelle ist je nach der Stadtlage und dem angewandten Parzellierungssystem eine wesentlich verschiedene. In den Stadterweiterungsgebieten mit kostspieligem Straßenbau kann als mittlerer Bodenpreis ein Satz von 30—40 Frcs. für den Quadratmeter gelten. In den Bezirken mit überwiegender Arbeiterbevölkerung und einfacheren Anschließungsformen ist der Preis auf etwa 20—25 Frcs. für den Quadratmeter anzusetzen. Unerschlossenes Gelände ist dagegen in den Ausbreitungsbezirken allgemein noch in großer Fülle vorhanden und steht meist noch auf einem niedrigen Preis. Von dem Straßenbausystem würde es abhängen, diese weiten Flächen zu einem dem Kleinhausbau angemessenen Preis an den Markt zu bringen; wie denn auch die oben gegebenen Beispiele zeigen, daß noch in der jüngsten Zeit bei einzelnen Anschließungen ein Geländepreis von 5 Frcs. eingehalten wurde. In den gegebenen Voraussetzungen ist es keineswegs begründet, daß der Bodenpreis in der Stadterweiterung von Groß-Brüssel ein wesentlich höherer sein sollte, als in den rasch wachsenden Industriestädten Gent und Lüttich, von den Großstädten anderer Flachbauländer zu schweigen.

Unter den bestehenden Bedingungen allerdings bleibt das Einfamilienhaus als Neubauform beschränkt auf die vermögenden Schichten und auf die Fälle günstigen Geländeerwerbs oder minder kostspieliger Straßenanlegung. Die Bodenpreise stehen am höchsten und sind am raschesten gestiegen in den während der letzten Jahre nach dem

Avenue-System erschlossenen Bezirken. In diesen Bodenpreisen steckt unbestreitbarerweise der oben S. 41 besprochene Straßenaufwand, der den weiteren Steigerungen und Belastungen zur Grundlage dient und sich bei geeigneter wohnbaumäßiger Aufteilung auf einen Bruchteil zurückführen ließe.

Bezüglich der Zusammenhänge zwischen Straßenbau und Baulandpreis hat sich bei Besprechungen mit belgischen Beamten allgemein Übereinstimmung erzielen lassen. Eine Ausnahme begegnete mir nur in Schaerbeek, wo die Wirkung des hier besonders kostspieligen Straßenbaues bestritten und das Steigen der Bodenpreise lediglich auf den Bevölkerungszuwachs zurückgeführt wurde: *c'est la loi de l'offre et de la demande; c'est l'augmentation de la population.* Auf meinen Einwand, daß in Groß-London bei einer Bevölkerung von 7 Millionen Einwohnern und weit höherer Zuwachsziffer als in Schaerbeek, Gelände in entsprechender Lage 10 sh. für den Quadratmeter kostet, wurde mir die pyramidale Antwort: „Ah, Londres, *c'est de la théorie, mais Schaerbeek—voilà la pratique.*“ Doch handelt es sich hierbei, wie bemerkt, um einen alleinstehenden Einzelfall.

Die Intensivität der Ausnutzung der eigentlichen Baufläche ist unter den durch das Parzellierungssystem geschaffenen Bedingungen in Groß-Brüssel allgemein in der Zunahme begriffen. Wenn auch dem Eigenhausbau der wohlhabenden Klassen bei der günstigen Schichtung der Groß-Brüsseler Einwohnerschaft eine breite Stelle verbleibt, so sind doch die Hauptmasse der Bevölkerung und namentlich der spekulative Hausbau auf die einträgliche Verwertung der Baustelle angewiesen. Die beifolgende Abb. 11 stellt einen Neubau der jüngsten Zeit dar, der die neuere Entwicklung der Geländeausnutzung zeigt. Das Haus, eine Eckbaustelle, in der Gemeinde Etterbeek gelegen, zählt fünf Geschosse, die, mit Ausnahme des Erdgeschosses, Wohnzwecken dienen. Die Abbildung läßt die Geländeverwertung und die Art der Wohnungsanlage deutlich hervortreten. Eine Beachtung verdient der Lichtschacht, durch den eine Anzahl von Räumen ihre Zufuhr an Licht und Luft empfängt. Dabei ist der Zustand gegenwärtig ein vergleichsweise günstiger; die angrenzende Baustelle liegt noch frei; nach deren Überbauung werden sich erheblich schlechtere Verhältnisse ergeben.

Es ist besonders hervorzuheben, daß dieser Neubau an einer der breiten Avenuen des neuen Systems (der Avenue de la Chasse) steht, deren Bedeutung für Wohnungswesen und Städtebau nach verschiedenen Richtungen hier erkennbar wird. Der Landverschwendung des Straßenbaues tritt, als notwendige Ergänzung, die engste Zusammendrängung des Wohnungsbaues zur Seite. Man mag hier zunächst die Forderung aufstellen, daß die Freifläche des Gebäudes erheblich verbreitert werde. Indes zeigt uns unsere Abbildung, welche Schwierigkeiten hierdurch entstehen; bei Vergrößerung der Freifläche ist eine die Baukosten

deckende Ausnutzung der hochwertigen Baustelle in Frage gestellt und jedenfalls eine weitere erhebliche Verteuerung des Baues die sichere Folge. Immerhin erscheint das Einschreiten der Baupolizei hier unver-

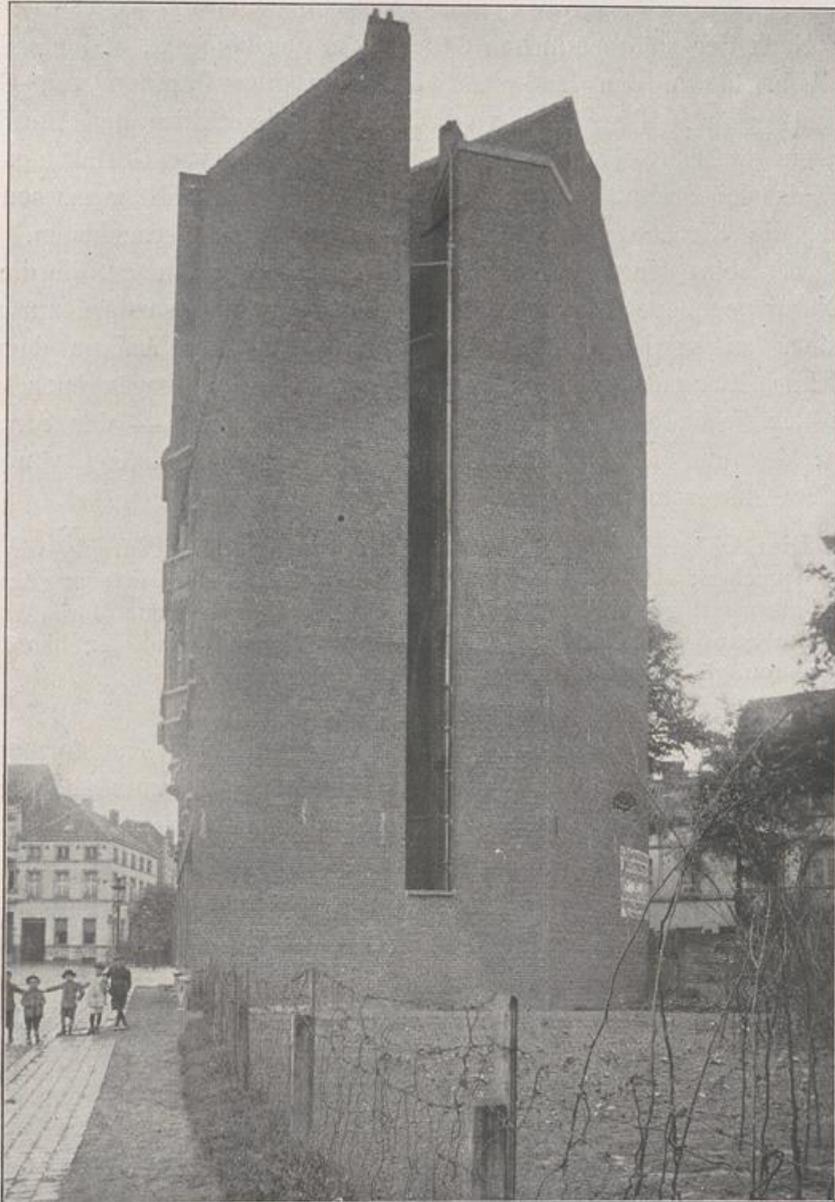


Abb. 11. Neubau 1918; Etterbeek.

meidlich; die Bauordnung wird zur Bekämpfung der Mißstände in der Bodenausnutzung herangezogen. Für Brüssel ist diese Entwicklung verhältnismäßig neu; in Deutschland hat uns eine Erfahrung von vier Jahrzehnten gezeigt, wie der Kampf zwischen Bauordnung und schlechter

Eberstadt, Neue Studien über Städtebau u. Wohnungswesen, Bd. III.

Bauweise verläuft; das Ergebnis ist ein unbefriedigendes. Der Straßenluxus zwingt zu ungünstigen Bauformen, und die Bauordnung kann das Grundübel, die fehlerhafte Verteilung des Baugeländes, nicht beseitigen.

Vgl. Handbuch des Wohnungswesens, 4. Aufl., IV. Teil, 3. Abschn.

Nach der städtebaulichen Seite sei ferner bemerkt, daß die Stelle der Abb. 11 zu den landschaftlich bevorzugten Punkten von Groß-Brüssel gehört. Die Höhe von Etterbeek bietet hier den Fernblick über ein weites Gelände von schöner, wechselreicher Gestaltung. In der Talsenke breitet sich die Stadt aus, in deren Häusermassen die Parks, die Kirchen und Monumentalgebäude sich herausheben. Die Stätte erscheint wie vorbestimmt zur Schaffung einer Anlage, die die von der Natur gegebenen Vorzüge nicht etwa auszunutzen, sondern nur nicht geradezu zu verderben brauchte. Welche Art der Anlage dagegen tatsächlich hier entstanden ist, bedarf nach dem Vorangegangenen kaum noch der besonderen Erwähnung; es ist naturgemäß — der Straßenstern, der den ästhetischen Genuß des Zusammenlaufens von acht Straßen, insgesamt von gleicher Bedeutungslosigkeit, gewährt.

Die Schönheit dieses Straßenstern-Platzes sollte eigentlich für sich selber sprechen; sie hätte die Betonung durch die in der Mitte angebrachte Bedürfnisanstalt gar nicht gebraucht. — Das in Etterbeek zur Durchführung gebrachte Straßennetz entbehrt allgemein der Eigenart und der hier leicht erreichbaren günstigen Wirkungen.

Von erheblichem Einfluß auf die Gestaltung der Hausformen ist das System der unmittelbar mit dem Städtebau zusammenhängenden Bodenbesteuerung, die in den Groß-Brüsseler Gemeinden während der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entwickelt und namentlich seit 1900 ausgebildet wurde. Abgesehen von der staatlichen Grundbesitzsteuer und den gemeindlichen Zuschlägen (sogenannte Kataster-Steuer), wird in den Groß-Brüsseler Gemeinden eine Reihe von Abgaben erhoben, die in ihrer Grundlage auf dem Straßenbau beruhen. Ursprünglich als Beisteuer zu den seitens der Gemeinde für Straßenanlegung und Pflasterung gemachten Ausgaben eingeführt, sind die Abgaben mit der Zeit zu beträchtlichem Umfang und zu einem bedeutenden Zweige des städtischen Finanzwesens angewachsen. Da diese Besteuerung die Aufwendungen für den Straßenbau zum Ausgangspunkt nimmt, müssen bei ihr notwendigerweise die Folgen der Kosten der Straßenanlegung zum Ausdruck gelangen. Die Abgaben sind im einzelnen nach Straßenklassen abgestuft; sie erreichen indes bei dem angewandten Straßensystem allgemein eine solche Höhe, daß sie dem kleinen Eigenhaus abträglich sind, und, zum mindesten für die Klein- und die Mittelwohnung, auf die Bauform des Mehrwohnhauses hinwirken.

Das Abgabensystem ist in den einzelnen Gemeinden von Groß-Brüssel nicht gleichmäßig geregelt; als Beispiel kann indes die Bodenbesteuerung von Laeken dienen, mit der die Mehrzahl der Gemeinden in den Grundsätzen, wenn auch nicht in den Einzelheiten, übereinstimmt. Die mit dem Städtebau zusammenhängenden Abgaben sind: die Bürgersteigabgabe, die Entwässerungsabgabe, die Pflasterungsabgabe und die Straßenabgabe. Die Bürgersteigabgabe geht auf d. J. 1864 zurück und sollte ursprünglich einen Beitrag zu den von der Stadt aufgewendeten Kosten für den Straßenbau darstellen. Seit 1899 wurde die Abgabe gestaffelt, indem, unter Einteilung der städtischen Straßen in 10 Klassen, die Abgabe von 75 Frcs. für den Quadratmeter Bürgersteig in der I. Straßenklasse bis zu 5 Frcs. in der X. Klasse abgestuft wurde. Im J. 1902 wurde beschlossen, an Stelle der einmaligen Abgabe eine jährliche Steuer zu erheben, die sich von 3,75 Frcs. für den Quadratmeter in Klasse I bis auf 0,25 Frcs. in Klasse X staffelte. Eine Abänderung d. J. 1911 verfügte, daß die Grundeigentümer künftig der Stadt die Kosten der Bürgersteiganlagen in bar zu ersetzen haben, während im übrigen die jährliche Abgabe bei bebauten Grundstücken auf die Hälfte ermäßigt wird. — Die i. J. 1902 beschlossene Entwässerungsabgabe beträgt 1,25 Frcs. für den laufenden Meter Grundstücksfront. Die Pflasterungsabgabe, ebenfalls seit 1902 eingeführt, beträgt 45 Cent. für jeden Quadratmeter Pflasterung bis zur halben Straßenbreite (bei öffentlichen Plätzen bis zu höchstens 8 m Breite); bei einer Baustelle von 5,50 m Grundstücksfront und 8 m halber Straßenbreite also 19,8 Frcs. jährlich. Die Pflasterungsabgabe wird entsprechend ermäßigt, wenn die Straße auf Kosten der Grundeigentümer angelegt wurde und sie gelangt nicht zur Erhebung in den vor 1869 gepflasterten Straßen, solange keine Neupflasterung stattfindet.

Die allgemeine Straßenabgabe (Taxe de voirie) i. J. 1913 eingeführt, ist eine jährliche Abgabe, die nach dem laufenden Meter Grundstücksfront und zugleich mit Abstufung nach der Grundstückstiefe veranlagt wird; hierbei findet eine Scheidung der Straßen in sechs Klassen statt. Die Grundgebühr beträgt in Klasse I 0,10 Cent. für 1 m Frontlänge und sinkt bei der Klasse VI auf 0,04 Cent.; während die Sätze nach der Grundstückstiefe sich bis zu 3,70 Frcs. bzw. 1 Frcs. bei 45 m Tiefe staffeln. Praktisch von Bedeutung ist in der Hauptsache die Klasse I, der auch die neuerdings erschlossenen Straßen allgemein angehören. Eckgrundstücke zahlen nur für die längere ihrer beiden Straßenfronten. Die auf Grund des belgischen Wohnungsgesetzes von der Personalsteuer ausgenommenen Angehörigen des Arbeiterstandes sind von der Straßenabgabe befreit; für die Größenklasse von Laeken würde dies nur bei Häusern bis zu 171 Frcs. jährlicher Miete anwendbar sein, eine Preisgrenze, die hier für Neubauten kaum in Betracht kommt.

Die Wirkung der städtebaulichen Besteuerung ergibt sich aus der beifolgenden Tabelle, in freundlicher Weise von der Kommunalverwaltung in Laeken aufgestellt, der ich eine Reihe schätzenswerter Auskünfte verdanke. Die Angaben sind sämtlich praktischen Beispielen entnommen und beziehen sich auf Grundstücke des Normalmaßes von 5,50 m Breite und 30 m Tiefe. Die Einzelheiten werden jeweils für eine Straße der Klasse I (s. oben), sowie der Klassen II und III, ferner für je ein bebautes Grundstück und eine freie Baustelle mitgeteilt. Auf die unterschied-

liche Besteuerung der Gebäude und der Baustellen bei der Bürgersteigabgabe (Spalte 12 d. Tab.) wurde zuvor hingewiesen; der Zweck der Maßnahme geht dahin, die Bebauung zu fördern und die Spekulation zu erschweren.

Tabelle 2.

	Größe qm	Kataster- Ertrag Frcs.	Front- breite m	Pflasterung		Bürgersteig		Kanalisations- abgabe Frcs.	Pflasterungs- abgabe Frcs.	Bürgersteig		Straßenabgabe			Insgesamt Frcs.
				Breite m	Fläche qm	Breite m	Fläche qm			Abgabe pro m	Betrag Frcs.	Grund- stücks- tiefe m	Satz Frcs.	Betrag Frcs.	
Straße I. Klasse:															
Wohngebäude . . .	165	84,29	5,50	7,50	41,25	3	16,50	6,88	18,56	3,75	30,94	30	2,70	14,85	155,52
Baustelle . . .	165	3,79	5,50	7,50	41,25	3	16,50	6,88	18,56	3,75	61,87	30	2,70	14,85	105,95
Straße II. Klasse:															
Wohngebäude . . .	165	72,41	5,50	4,50	24,75	3	16,50	6,88	11,13	3,—	24,75	30	2,40	13,20	128,37
Baustelle . . .	165	3,41	5,50	4,50	24,75	3	16,50	6,88	11,13	3,—	49,50	30	2,40	13,20	84,12
Straße III. Klasse:															
Wohngebäude . . .	165	60,34	5,50	3,50	19,25	2,50	13,75	6,88	8,66	2,50	17,18	30	2,10	11,55	104,61
Baustelle . . .	165	2,84	5,50	3,50	19,25	2,50	13,75	6,88	8,66	2,50	34,37	30	2,10	11,55	64,30

Besteuerung und Bodenpreis wirken somit in der gleichen Richtung, wie ja auch die Grundlage in beiden Fällen die gleiche — das Straßensystem — ist. Die Gemeinden von Groß-Brüssel haben während der letzten Jahrzehnte in steigendem Umfang den Straßenbau und die Bereitstellung von Baugelände unternommen; sie bedienen sich hierbei, wie oben bemerkt, des belgischen Enteignungsrechts, das, unter Vorbehalt königlicher Genehmigung, einer Gemeinde das Recht überträgt, Gelände im Stadterweiterungsgebiet zum Zweck der Anlegung eines neuen Stadtbezirkes zu enteignen. Der Weg des freihändigen Erwerbs von Baugelände wird indes seitens der Gemeinde häufig, auch nach Erlangung der bereits durch ihre Zwangsandrohung wirksamen Enteignungsbefugnis, beschritten.

Die Enteignung kann bei dem in Groß-Brüssel angewandten System der Geländeaufteilung naturgemäß nicht den Erfolg haben, billiges Bauland zu beschaffen; selbst der niedrigste Geländepreis wird durch die üblichen Erschließungsformen aufgetrieben. An diesen Verhältnissen kann man jedoch unmöglich dem Enteignungsrecht als solchem die Schuld beimessen.

Vielfach wird im übrigen über die Höhe der Entschädigung geklagt, die seitens der auf Grund von Sachverständigen-Gutachten entscheidenden Gerichtshöfe bewilligt wird. Der freihändige Erwerb wird deshalb von den Gemeinden nach Möglichkeit bevorzugt, wobei das Recht der Enteignung nur als brauchbare Waffe bei den Verhandlungen mit den Grundeigentümern genutzt wird.

Das belgische Enteignungsrecht — Streifenenteignung, Expropriation par zones — gewährt die Möglichkeit, bei Durchführung eines städtebau-

lichen Unternehmens das Nebengelände außerhalb des eigentlichen Straßenkörpers zu erwerben, damit aus der sich ergebenden Wertsteigerung der Veranstalter den Nutzen ziehen und die Kosten des Unternehmens bestreiten kann. Dieses Recht steht aber nur den Gemeinden, nicht dem Staate zu. Der Staat selber muß also bei einem Unternehmen, zu dessen Durchführung er der Streifenenteignung bedarf, sich der Gemeinden bedienen. Dies ist der Fall bei dem Boulevard de Grande Ceinture (oben S. 39), dessen Anlegung auf einer Planung des Staates beruht. Die Staatsregierung verlieh den einzelnen Gemeinden innerhalb ihres Gebietes das Enteignungsrecht und zahlte ferner einen Zuschuß zu den von der Gemeinde ausgeführten Straßenbauten.

Der unzureichenden Herstellung von Kleinwohnungen sucht die Bautätigkeit unter Gewinnverzicht abzuhefen, die in Groß-Brüssel hauptsächlich durch gemeinnützige Gesellschaften ausgeübt wird. Über das Gesamtgebiet von Groß-Brüssel erstreckt sich die Betätigung der i. J. 1900 begründeten Société Anonyme des Habitations à bon marché, die in verschiedenen Stadtteilen Kleinwohnungen errichtet hat. Die Gesellschaft hat, neben einer geringen Anzahl von Kleinhäusern für 1—2 Familien, in der Hauptsache Mehrwohnungshäuser in drei- bis viergeschossigen Bauten hergestellt. Das Ziel der Gesellschaft, das kleine Einfamilienhaus für den Arbeiter zu erbauen, hat sich bisher in Groß-Brüssel nicht verwirklichen lassen:

„Nach vielen Untersuchungen hat die Verwaltung die Unmöglichkeit erkennen müssen, Kleinwohnungen anders als im System des Mehrwohnungshauses zu errichten, da der hohe Bodenpreis eine andere Bauweise verbietet“; Bericht von Ch. de Quéker 1905, S. 21. — Die Gesellschaft hat bis 1918 279 Wohnungen hergestellt. Die Mietpreise stellen sich in den Mehrwohnungshäusern je nach Stockwerkslage auf 20 bis 28 Frcs., im vierten Geschoß (Dachgeschoß) auf 15 Frcs. Der Mieteeingang i. J. 1917 erreichte 46,94 % des Normal-Sollbetrages. Seitens der Stadtgemeinde Brüssel ist der Gesellschaft gegen einen nominellen Zins von 100 Frcs. jährlich ein Gelände bei der Papenveststraße überlassen worden, mit dessen Bebauung baldmöglichst begonnen werden soll.

Zu den bedeutendsten Baugesellschaften zählt der i. J. 1899 begründete Foyer Schaerbeekois, der sowohl Kleinhäuser wie Mehrwohnungshäuser in erheblicher Zahl in dem Gemeindebezirk Schaerbeek hergestellt hat.

Die Kleinhäuser sind hauptsächlich in der Form des Zweiwohnungs-Reihenhauses erbaut und enthalten im Untergeschoß und Obergeschoß je eine Wohnung. Die Vermietung der Häuser erfolgt unter Kaufanwartschaft, so daß der Mieter gegen jährliche Abzahlung Eigentümer wird; s. die Abbildung Neue Studien, Bd. I, S. 76. Die Mehrwohnungshäuser, die im Besitz und in der Verwaltung der Gesellschaft bleiben, sind zum großen Teil in den älteren Stadtbezirken von Schaerbeek erbaut. Vgl. den Bericht: Le Foyer Schaerbeekois, Historique de la Société, 1905, der eine Schilderung der Wohnungsuntersuchung d. J. 1899 gibt. Die damals festgestellten

Wohnungsmieten haben betragen für ein kleines Arbeiter-Einfamilienhaus durchschnittlich 23,50 Fres.; für eine Wohnung von drei Räumen 23 Fres.; für eine Wohnung von zwei Räumen 15 Fres. monatlich.

Eine Reihe anderer Gesellschaften betätigt sich im Bau von Arbeiterwohnungen und in der Beschaffung von Baukredit; vgl. oben S. 46 und Neue Studien, Bd. I, S. 74. Abbildungen von Kleinhäusern der Bautätigkeit des Foyer Anderlechtois in Anderlecht sind in der Schrift 25 années de Gouvernement (Le parti catholique et son oeuvre), Brüssel 1909, wiedergegeben; Bodenpreis 3,0 Fres. für den Quadratmeter, Baukosten 4650 Fres., Bauzeit 1908. Zu dem Wohnungsbau der Gemeinden s. oben S. 35.

Die Mietspreise der Kleinwohnung in der Stadterweiterung von Groß-Brüssel stufen sich ab nach dem Alter der Häuser, nach der Stockwerkstage der Wohnung und nach dem Stadtbezirk. Wenn wir, wie immer, die unternormalen Wohnverhältnisse übergehen, so lassen sich als Normalmiete für das ältere kleine Einfamilienhaus, das früheren Zeitabschnitten entstammt, etwa 22—25 Fres. monatlich = 264—300 Fres. jährlich angeben; mit diesen älteren Kleinhäusern ist öfter ein kleiner Hausgarten oder Nutzgarten verbunden. In den Mehrwohnungshäusern stellt sich die Kleinwohnung (Geschoßwohnung) auf 25—30 Fres. monatlich, mit den vorerwähnten Abstufungen. Eine bis in die neuere Zeit häufig angewandte und auch jetzt noch bei geeignetem Bodenpreis von der gewinnlosen wie von der privaten Bautätigkeit ausgeführte Bauform ist das Zweiwohnungshaus, ein Kleinhaus, in dem der Eigentümer oder Hauptmieter eine Geschoßwohnung an einen Untermieter abgibt. Das Zweiwohnungshaus findet besonders Abnehmer unter den Beamten und Angestellten, die durch die Abvermietung einen Teil der gesteigerten Ausgaben und Steuern decken. Kleinhäuser dieser Gattung werden vielfach zu 40—50 Fres. Monatsmiete = 480—600 Fres. jährlich geboten; die abvermietete Wohnung bringt je nach Stadtlage 22—25 Fres. monatlich.

Wenn das Alt-Brüsseler Bausystem der Kleinwohnung eine breite Stelle einräumt und wir ihm oben S. 31 geradezu eine Begünstigung des Kleinwohnungsbaues zuschreiben konnten, so ist die Ausgestaltung im Stadterweiterungsgebiet eine wesentlich andere; weder im Stadtbild noch in der Wohnungsproduktion tritt hier die Kleinwohnung hervor und das städtebauliche Verhältnis ist das der Altstadt vollständig entgegengesetzte.

Der Kleinwohnungsbau zeigt in den Brüsseler Außengemeinden die gleichen Erscheinungen, die uns in den Städten mit hohen Bodenpreisen allgemein begegnen: das kleine Einfamilienhaus wird aus der Bautätigkeit ausgeschaltet. Zugleich aber wird die Neuherstellung von Kleinwohnungen dauernd eine ungenügende. Das private Baugewerbe — anders als in Gent und Lüttich — zieht sich von dem Bau der Klein-

wohnung zurück; es ergibt sich ein ständiger Mangel an geeigneten Arbeiterwohnungen, eine „Wohnungsfrage“.

Die gewinnlose Bautätigkeit, so trefflich ihre Leistungen im einzelnen sind, ist gänzlich außerstande, nach der seitherigen Organisation die durch diese Umstände bedingten Lücken auszufüllen. Die belgische Wohnungspolitik dagegen, schlechthin vorbildlich in ihren Einrichtungen, ist in der Hauptsache eine Siedelungspolitik; sie hat in dieser Hinsicht Leistungen vollbracht, mit denen sich kein anderes Land vergleichen kann. Das belgische Siedelungs- und Kreditsystem ist der nationalen Hausform angepaßt und hat hierdurch in den großen Industriestädten wie für das flache Land die bedeutendsten Ergebnisse erzielt; es muß indes versagen gegenüber der in Groß-Brüssel erzwungenen Bauform des Mehrwohnhauses. Auch für Groß-Brüssel ist, was der Hervorhebung bedarf, die belgische Wohnungspolitik gleichwohl mittelbar von erheblichem Einfluß; ein beträchtlicher Teil der in Brüssel tätigen Arbeiterschaft ist auf dem Lande angesiedelt und kommt täglich zu der Arbeitsstelle in die Hauptstadt. Aber für die Massen der in Groß-Brüssel ansässigen Arbeiter und Haushalte mit begrenztem Einkommen besteht das Wohnungsproblem und ist in seiner vollen Schärfe in weiten Kreisen anerkannt. Die Frage ist nur, ob eine Änderung dieser Verhältnisse und eine der Arbeiteransiedelung günstigere Bodenpolitik den Groß-Brüsseler Gemeinden erwünscht erscheint.

Es war mein Bestreben, in Besprechungen mit Angehörigen verschiedener Stände und Berufe die Auffassungen vom Arbeiterwohnwesen zu ermitteln. „L'ouvrier doit aller se loger à la campagne“, war die öfter geäußerte Meinung. „Die Ansiedelung auf dem Lande wird dem Arbeiter in jeder Weise erleichtert durch billigen Kredit und vorteilhafte Bedingungen; er hat die günstigsten Verbindungen nach dem städtischen Arbeitsmarkt infolge der belgischen Verkehrspolitik.“ Man wird aus dieser Auffassung keinerlei grundsätzliche Abneigung gegen den Arbeiterstand herauslesen dürfen; die Siedelungszerteilung (Dezentralisation) ist zweifellos erstrebenswert. Indes sind gerade in dieser Hinsicht für Groß-Brüssel besondere Vorbedingungen zu beachten.

Ein Gemeindebeamter in leitender Stellung — der sich wie die Mehrzahl der mir bekannt gewordenen belgischen Berufsbeamten durch Sachlichkeit und soziale Einsicht auszeichnete — bemerkte zu diesem Punkt: „Die in Brüssel beschäftigten Arbeiter haben zum Teil ihren Wohnsitz auf dem Lande und kommen zur Arbeit aus einer Entfernung bis zu Alost (30 km). Das ist viel zu weit. Man müßte Schnellverbindungen bis zur Stadtmitte von Brüssel schaffen, örtliche Schnellbahnen, Tramways rapides; in der Umgebung von Groß-Brüssel ist Land genug zur günstigen Ansiedelung der Arbeiter.“ In der Tat ist das dichte belgische Verkehrsnetz von Staats-

bahnen und Kleinbahnen ausreichend für die Verkehrsbewegung in den Industriebezirken und für Großstädte wie Lüttich und Gent (wobei zu bemerken ist, daß in Gent nur ein geringer Teil der Arbeiter von außerhalb kommt, während der Hauptteil am Orte angesiedelt ist; vgl. Neue Studien, I, S. 97). Für die Verkehrsbeziehungen eines Stadtwesens von dem Umfang von Groß-Brüssel bedarf es indes besonderer Schnellverkehrseinrichtungen. Die großen Geldmittel, die für den Bau von Luxusstraßen bewilligt werden, dürften im allgemeinen Interesse wohl in dem Bau radialer, unabhängig von der Straße geführter Verkehrsmittel eine bessere Verwendung finden.

In Arbeiterkreisen ging die Meinung häufig dahin: der Arbeiter wohnt in Groß-Brüssel in den alten Häusern, am meisten in den „Gängen“ — Gangwohnungen (die, wie zuvor bemerkt, auch in den älteren Teilen der Außengemeinden vorhanden sind). Neue Wohnungen werden nicht genügend gebaut und was gebaut wird, ist teuer. Von den alten Gängen aber werden ihrer eine große Zahl Jahr für Jahr abgebrochen. — Daß der Arbeiter als Bevölkerungselement an sich nicht willkommen ist, scheint eine in Groß-Brüssel mehrfach verbreitete Auffassung zu sein. In einer mit großen Ausgaben wirtschaftenden Gemeinde wurde mir — allerdings nicht in amtlichen Kreisen — bemerkt: „Il faut que la commune se relève. On ne tient pas à avoir cette populace. Ils ne payent pas les impôts“. Tatsächlich lassen manche Äußerungen und manche Maßnahmen darauf schließen, daß gewisse Außengemeinden die Arbeiterbevölkerung nicht als einen erwünschten Zuwachs betrachten. Die Auffassung kann indes im gemeindlichen Interesse nicht als begründet gelten. Bei richtig geleiteter Boden- und Siedlungspolitik bildet der Arbeiterstand eine tragfähige Grundlage der Entwicklung und des Finanzwesens der Gemeinde.

Im allgemeinen scheint in den Maßnahmen der Brüsseler Gemeinden — wie wir dies auch in anderen Großstädten außerhalb Belgiens finden — die Ansiedelung von Arbeiterbevölkerung weniger, die Heranziehung wohlhabender Schichten dagegen allgemein Berücksichtigung zu finden. Es sei indes erwähnt, daß bei meinen Besprechungen im einzelnen auch die entgegengesetzte Auffassung vertreten und die Bedeutung der arbeitenden Klassen für die Städte hervorgehoben wurde. Ein angesehenes Mitglied einer Groß-Brüsseler Gemeinde, der sich ebenso durch seinen heftigen Deutschenhaß wie durch eine recht schaffene Bewunderung der sittlichen Größe der deutschen Sozialpolitik auszeichnet, erklärte die Förderung der Arbeiteransiedelung in den Großstädten für eine Notwendigkeit. Es wäre ein Unglück für das Stadtwesen, wenn der Anteil der arbeitenden Bevölkerung in Brüssel noch weiter zurückginge. Der Arbeiter ist ein unentbehrliches Element für den politischen Aufbau der Verwaltung: *C'est le vote de l'ouvrier qu'il nous faut.*